



SYKKELSTRATEGI FOR BJØRNAFJORDEN



2023 - 2034

INNHALD

1. Innleiing	3
1.1. Kva er sykkelstrategien?	3
1.2. Kvifor ein sykkelstrategi?	3
2. dagens situasjon	4
2.1. Kva er utfordringane?.....	4
2.2. Kven er syklistane?.....	4
2.3. Kva er moglegheitene?	5
3. Visjon og samfunns mål	6
4. mål og strategiar	7
4.1. Auke kunnskap om sykkel.....	8
4.2. Samanhengande sykkelvegnett	9
4.3. Små sykkeltiltak	9
4.4. Samarbeid og arealplanlegging.....	10
5. Tiltak, prioritering og finansiering.....	11
6. Indikatorar og oppfølging.....	11

1. INNLEIING

I samband med kommunal planstrategi vedtok kommunestyret 15.12.2020 at det skulle utarbeidast ein ny sykkelstrategi for Bjørnafjorden kommune.

Administrasjonen fekk i 2019 innvilga støtte frå Hordaland fylkeskommune til revisjon av gjeldande sykkelstrategi for Os kommune. Multiconsult har utarbeidd eit kunnskapsgrunnlag for tidlegare Os kommune i samarbeid med kommunen. Sykkelstrategien bygger på dette grunnlaget, men er ein strategi for heile Bjørnafjorden kommune.

Sykkelstrategien var på ekstern høyring våren 2022. Det kom ti innspel frå innbyggjarar i kommunen med ønske om betre tilrettelegging for sykkel langs eksisterande vegar. Særskilt blei det peika på behov for tryggare fortau og sykkelveggar kring Eikelandsosen og Osøyro. Også behov for fleire trygge parkeringsplassar blei spelt inn.

1.1. Kva er sykkelstrategien?

Sykkelstrategien er ikkje juridisk bindande, men eit strategisk grunnlag og verktøy for vidare kartlegging, planlegging og prioritering av sykkeltiltak i kommunen.

Dette er Bjørnafjorden kommune sin strategi for å auke bruk av sykkel som transportmiddel for korte reiser, men den inkluderer også tiltak som andre aktørar har ansvar for. Særskilt er Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune, som sentrale vegeigarar og samarbeidspartar for kommunen gjennom Miljøløftet¹, viktige for å etablere eit trygt og attraktivt transportnett for sykkel i Bjørnafjorden.

Kommunen verdset og vil jobbe for alle syklistane, men vil særleg rette eigen innsats mot tryggleiks- og transportsyklistane. For rekreasjons- og fritidssyklistane og dei som sykklar uansett standard på vegen, vil vi samarbeide med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune for at reisene skal bli så trygge som mogeleg.

1.2. Kvifor ein sykkelstrategi?

Når fleire vel å sykle får vi eit trivelegare sentrumsliv i tettstadane, betre nærmiljø og positive helseeffektar for den enkelte. I samsvar med nasjonale føringar og vedtatt samfunnsdel i kommuneplanen, skal FN sine berekraftsmål nyttast i all samfunns- og arealplanlegging i Bjørnafjorden kommune. Følgjande berekraftsmål er særleg relevant for ein sykkelstrategi:



¹ Miljøløftet er samarbeidet om byvekstavtalen for bergensområdet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet med Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet med Statsforvalteren i Vestland, og Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden

2. DAGENS SITUASJON

2.1. Kva er utfordringane?

Folk sykklar lite i Bjørnafjorden samanlikna med mange andre kommunar. Sykkelandelen er berekna til å vere under tre prosent i tidlegare Os kommune, medan landsgjennomsnittet er 5 prosent².

God tilrettelegging for bil og manglande tilrettelegging for sykkel er truleg dei viktigaste årsakene til at ikkje fleire sykklar. Det er ikkje gjennomført ei lokal reisevaneundersøking som stadfestar dette, men kunnskapsgrunnlaget for strategien syner til dels mangelfull infrastruktur spesielt for syklistar.

Topografi er, med få unntak, ikkje ei stor utfordring i kommunen. Vêr kan påverke sykkelbruk. Regn, vind og kulde, og særskilt snø og isdekke blir oppfatta som utfordrande. Det er vanleg at færre sykklar om vinteren. Men lauv, sand og grus som blir liggande på gang- og sykkelveggar er også til hinder. Det er få tørre og trygge parkeringsanlegg for sykkel i dag.

2.2. Kven er syklistane?

Sykkelgruppene		
Tryggleiks-syklisten	Born i skulealder og andre sårbare brukarar (eldre, uerfarne, nedsett funksjonsevne, med meir	
Transport-syklisten	Trafikkoppmerksame vaksne som sykklar ofte med store krav til fart, dekke og samanheng i sykkelnettet	
Rekreasjons-/fritidssyklisten	Trafikkoppmerksame vaksne som sykklar sjeldan	
Syklistar som sykklar uansett	Ein del syklistar passar ikkje heilt inn i dei andre gruppene og gjeld spesielt treningssyklisten. Ein viss del av alle reisande vil også sykle uansett standard. Denne gruppa planlegg ein difor ikkje aktivt for og det er ikkje sikkert gruppa vil velje å nytte seg av tilbod som blir etablert for dei andre gruppene	

Sykkelgruppene som er omtalt i Sykkelhandboka V122 Statens vegvesen (2014)

I tillegg er terrengsyklistane omtala i kunnskapsgrunnlaget til sykkelstrategien. Terrengsykling er ikkje ein del av sykkelstrategien for å få fleire til å velje sykkel framføre personbil i kvardagen.

² Kunnskapsgrunnlaget for tidlegare Os kommune

2.3. Kva er moglegheitene?

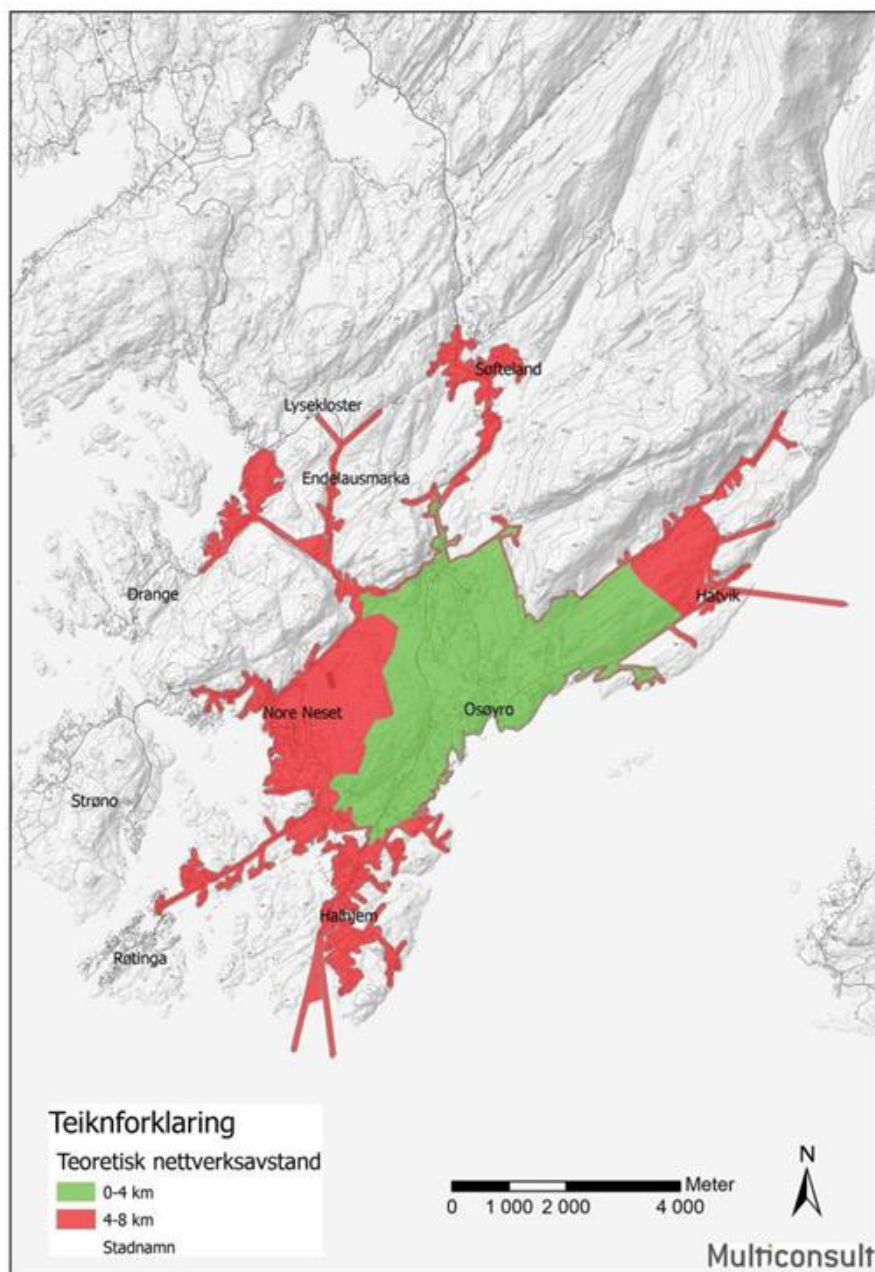
Det er korte sykkelavstandar for dei fleste som bur og har arbeidsplassen sin i kommunen. Sykkelavstand på 4 km blir rekna som ein akseptabel avstand for vanleg sykkel, medan 8 km blir rekna som overkommeleg for syklistar som nyttar el-sykkel.

Kartet syner at potensialet for å få mange til å sykle er størst rundt Osøyro, der dei fleste arbeidsplassane er lokalisert.

Det er ikkje gjort tilsvarande kartlegging på Fusa-sida, men også der er det mange som bur i sykkelavstand til skular og arbeidsplassar i Eikelandsosen og dei største bygdene.

Det har vore ei stor utvikling dei seinare åra innafor type sykklar, og sal av el-sparkesykkel har mangedobla seg i Norge. Det er også ei sterk vekst innan bruk av transportsyklar, men då fyrst og fremst i storbyane som har høgare grad av tilrettelegging for syklande.

Dei siste åra har mikromobilitet som el-sparkesyklar blitt populære for korte turar. Slike kan vere enkle å ta med vidare på kollektivreiser.



Illustrasjon over sykkelavstand til kommunesenteret Osøyro

3. VISJON OG SAMFUNNSMÅL

Bjørnafjorden sitt samfunns mål, visjon, og verdier i Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) 2023-2035 ligg til grunn for oppfølging av sykkelstrategien.

VISJON OG VERDIAR

Eit raust og attraktivt lokalsamfunn med evne og vilje til nyskaping

Vi lyttar med respekt

Vi er inkluderande

Vi finn smarte løysingar

Vi gjer det vi seier

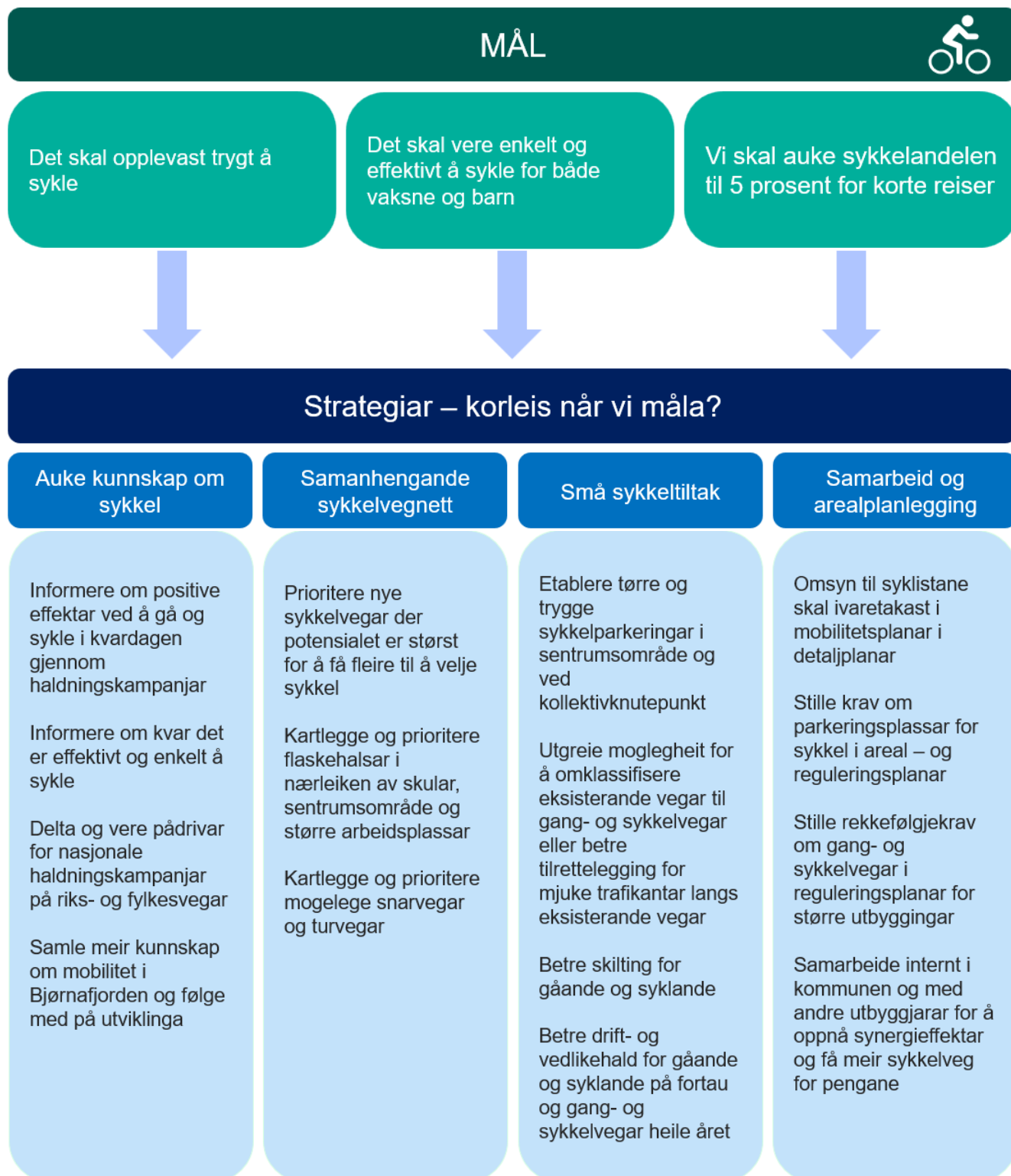


Visjon for sykkelstrategien



Det skal vere trygt og attraktivt å sykle i Bjørnafjorden

4. MÅL OG STRATEGIAR



4.1. Auke kunnskap om sykkel

For at fleire skal sykle må vi auke kunnskapen om dei positive effektane av at fleire går og sykklar i kvardagen. Folk må få informasjon om kvar det er effektivt og trygt å sykle til korte ærend. Vi må samle meir kunnskap om mobilitet i kommunen og følgje med på utviklinga år for år.



Sykle til jobben – aksjon 2022

Foto: Emilie Dyrøy, Bergen Live

Gjennom kampanjar og haldningsskapande arbeid kan vi stimulere til nye reisevanar og endra åtferd i trafikken. Bjørnafjorden skal nytte og støtte opp om haldningskampanjar gjennom til dømes arbeid med trafikkssikker kommune og ulike kampanjar som oppfordrar tilsette og innbyggjarane våre til å velje sykkel framføre personbil.

Kommunen vil støtte opp om og vere pådrivar i Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune sine haldningskampanjar på riks- og fylkesvegar som kan auke tryggleiken for alle som delar vegen.

4.2. Samanhengande sykkelvegnett

Kommunen skal arbeide for å utvikle eit mest mogeleg samanhengande sykkelnett i kommunen. Prioritering av nye sykkelveggar må skje der potensialet er størst for å få flest mogeleg til å velje sykkel. Dermed skal vi fokusere på potensialet for å etablere eit samanhengande sykkelvegnett i og mellom ulike senter i kommunen, og mellom senterområde og store arbeidsplassar.

Kommunen vil ha spesielt fokus på å kartlegge og prioritere flaskehalsar fram mot 2034. Med flaskehalsar meiner vi trafikkfarlege punkt og strekningar som gjer at tryggleiks- og transportsyklistane ikkje har eit godt nok samanhengande tilbod. Også mogeleg snarveggar bør greiast ut.

Trafikkfarlege flaskehalsar i nærleiken av skular og barnehagar skal prioriterast. Samarbeidsprosjekt med andre offentlege og private aktørar blir også viktige. Til dømes har vi erfaring med gode synergieffektar dersom det skal leggjast nytt vatn- og avløpssystem (VA-prosjekt) langs veg.



Syner etablering av sykkelinfrastruktur i regi av Vann og avløp

Foto: VA-avdelinga, Bjørnafjorden kommune

4.3. Små sykkeltiltak

For at fleire skal sykle må dei ha trygge og attraktive parkeringsplassar for sykkelen. Gjennom Miljøløftet vil vi få midlar til sykkelparkering i perioden 2023-2027. Etablering av sykkelparkering bør særskilt skje i sentrumsområde og nært kollektivknutepunkt.

Skilting gir kunnskap om kvar ein kan sykle raskt og effektivt og kan bidra til at fleire vil velje å sykle. For rekreasjons- og fritidssyklistane kan betre informasjon om til dømes Nordsjøruta (og Kystruta) som går gjennom Nordvik, Lysekloster, Osøyro og Halhjem vere nyttig. Fusa-sida kan også by på

store opplevingar for syklande. Her er det betydeleg mindre biltrafikk og fleire populære strekningar for syklande går langs fjord og fjell og gjennom vakre kulturlandskap.

Vi skal greie ut moglegheiter for å omklassifisere eksisterande vegar (i samråd med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune) til sykkelveggar.

Til dømes kan merking av kor syklistar og bilistar skal plassere seg i vegen auke tryggleikskjensla for syklistane og dempe konflikhtar mellom trafikantane.

Stader der fartsgrensa er tilstrekkeleg låg og vegsystemet er oversiktleg kan det vere mogeleg å legge til rette for sykling i køyrefeltet for biltrafikken. Til dømes kan ein nytte merking («sharrows») i asfalten. Dette syner at strekninga krev skjerpa merksemd frå trafikantane då syklistar sykklar ute i blanda trafikk. Inn mot kryss kan også nytte slike merking eller fargelegging av vegdekkeet.



Illustrasjon av sharrows for sykkel i vegbana

For at det skal vere attraktivt å sykle heile året må vegeigarar stille høge krav til drifts- og vedlikehaldskontraktar med hyppigare re-asfaltering, tidskrav til når gang- og sykkelvegane skal vere snørydda og strødd, feiing av sand, fjerning av lauv og klipping av kantvegetasjon etc.

4.4. Samarbeid og arealplanlegging

Kommunen skal arbeide saman med lag/foreiningar, næringsliv, ulike brukargrupper, overordna myndigheiter og nabokommunar for å betre tilhøva for syklistar i heile kommunen. Fleire aktørar kan bidra til meir sykling i Bjørnafjorden ved å til dømes bygge sykkelparkering og garderobefasilitetar. Erfaringane frå prosjektet, «Sykkelby» syner at slik parkering må vere funksjonell og sikker.

Kommunen skal nytte etablerte partnarship som kan sikre plangrunnlag, finansiering og gjennomføring av betre og tryggare sykkeltilbod i kommunen. Kommunen bør bidra i samarbeidsprosjekt der det er potensial for å få mykje sykkelveg for pengane.

Temaet sykkel må vurderast i alle kommunale arealplanar. Vi må fortsette å stille rekkefølgjekrav i reguleringsplanar for større utbyggingar av bustadområde og arbeidsplassar for å unngå å skape nye trafikkfarlege vegar i framtida. Fokus skal vere på barn og unge og trafikktryggleik. Nye arealplanar kan gjere det mindre attraktivt å parkere bil i sentrumsområde og meir attraktivt å gå og sykle. Det kan bli gitt føresegnar og krav om sykkelparkering i nye regulerings- og detaljplanar, og strammare føringar for parkering av bil. Mobilitetsplan skal inngå i alle detaljplanar for å sikre at dei tar omsyn til mjuke trafikantar der det er relevant.

Det bør settast av areal til eventuelle kommersielle mikromobilitetsaktørar (som el-sparkesyklar) som ønsker å etablere seg i Bjørnafjorden. Kommunen bør ha tydelege retningslinjer og føringar for slike aktørar og kommersiell verksemd bør avklarast i avtalar.

5. TILTAK, PRIORITERING OG FINANSIERING

Prosjektbanken som vi arbeider med dei fyrste åra i strategiperioden er lagt ved.

Tiltak på kommunale vegar skal prioriterast i kommunen sitt handlingsprogram/økonomiplan. Mange av tiltaka må finansierast i samarbeid med andre. Gjennom Miljøløftet er det mogeleg å prioritere midlar til sykkel gjennom statsbudsjettet og gjennom belønningsordninga³ til kommunale vegar.

Tiltak på fylkesvegane blir fyrst og fremst prioritert i fylkeskommunen sin økonomiplan. Miljøløftet er den viktigaste samhandlingsarenaen også for å prioritere fylkesvegprosjekt, men det er til dømes sett av øymerka bompengar til ein tiltakspakke på fv.5158 gjennom Nordvik. Regional transportplan (RTP) sett også av programområdemidlar. Fylkesvegprosjekt kan få midlar over statsbudsjettet om dei blir prioritert i Miljøløftet. Tiltak på riksvegane får tildelt midlar over statsbudsjettet.

6. INDIKATORAR OG OPPFØLGING

Mål	Indikator	Målemetode	Når
Det skal opplevast trygt å sykle	Fleire elevar skal sykle (og gå) til skulen	Undersøking saman med skulane av mellomtrinnet	Kvar haust
	Tal på gjennomførte kampanjar	Rapportering	Kvart år
Det skal vere enkel og effektivt å sykle for både barn og vaksne - heile året	Meter gang- og sykkelveg bygd	Rapportering	Kvart år
	Tal på sykkelparkeringsplassar bygd av det offentlege	Rapportering	Kvart år
	Tiltak gjort i driftskontraktar for å betre drift- og vedlikehald i perioden	Rapportering	Kvart år
Vi skal auke sykkelandelen til 5 prosent for korte reiser	Tal på syklistar som pendlar	Reisevaneundersøking	

³ Belønningsordninga er ei statleg incentivordning som skal bidra til å nå nullvekstmålet. Bjørnafjorden har forplikta seg til nullvekstmålet gjennom vår deltaking i Miljøløftet.